

Γκάμα Ελευθερία-Ελένη
Αρχιτέκτων Μηχανικός, Μεταπτυχιακό Πολεοδομίας-Χωροταξίας,
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π.

Εντάξεις στο σχέδιο πόλης και αναπτυξιακές τάσεις στα Μεσόγεια

Εισαγωγικά

Το ζήτημα της ένταξης περιοχών στο Σχέδιο Πόλεως ανέκαθεν ασκούσε σημαντική επιρροή στο κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό γίγνεσθαι της χώρας μας. Η εκμετάλλευση της ιδιωτικής ή και δημόσιας κτηματικής περιουσίας ήταν και είναι ο πιο διαδεδομένος τρόπος εύκολου πλουτισμού στην Ελλάδα και γι' αυτό, το θέμα των εντάξεων συχνά μετατρέπεται σε πεδίο έντονων διαπραγματεύσεων μεταξύ κυβερνητικών και δημοτικών ή άλλων παραγόντων, όπως και μεταξύ δημοτικών αρχόντων και δημοτών, με σκοπό το μέγιστο δυνατό κέρδος για όλους.

Στην πραγματικότητα, όμως, με αυτόν τον καθαρά κερδοσκοπικό και ψηφοθηρικό τρόπο διαχείρισης του χώρου, παραβλέπονται οι σημαντικότερες πλευρές του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού που αφορούν ζητήματα όπως η προστασία του περιβάλλοντος, η ποιότητα του παραγόμενου δομημένου χώρου και η σημασία του αστικού σχεδιασμού για την κοινωνική συνοχή. Τα θέματα αυτά θίγονται μόνο θεωρητικά, με αποτέλεσμα στην πράξη, μέσω των αλληπάλληλων εντάξεων, οι τάσεις οικιστικής ανάπτυξης να μένουν ανεξέλεγκτες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της συνήθους για τα ελληνικά δεδομένα κατάστασης αποτελεί η ΝΑ. Αττική, όπου με πυρήνα τα Μεσόγεια, παρατηρείται μια έντονη και ταχύτατα επεκτεινόμενη διάχυση του αστικού χώρου της πρωτεύουσας στο πρώην αγροτικό τοπίο.

Μέσα στην τελευταία εικοσαετία, ραγδαίες εξελίξεις άλλαξαν ριζικά το σχεδόν ανέγγιχτο τοπίο της ΝΑ. Αττικής. Στο πλαίσιο μιας προσπάθειας ανάδειξης του μητροπολιτικού χώρου της πρωτεύουσας κατά τα διεθνή ανταγωνιστικά πρότυπα και με αφορμή τις συνεχείς προσπάθειες ανάληψης της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων (ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '90), το κέντρο βάρους του περιαστικού χώρου των Αθηνών τοποθετήθηκε στα Μεσόγεια, με επί-

κεντρο το χώρο του νυν Διεθνούς Αερολιμένα στα Σπάτα¹. Την κατασκευή του Αερολιμένα (1996) ακολουθούν τεράστια για τα ελληνικά δεδομένα έργα υποδομής όπως ο προαστιακός σιδηρόδρομος, η Αττική Οδός, η δυτική περιφερειακή Υμηπτού, που αλλάζουν άρδην τη συγκοινωνιακή και άρα και οικονομική σχέση των Μεσογείων με το υπόλοιπο Λεκανοπέδιο. Παράλληλα, το 2003 εγκρίνονται οι Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου Μεσογείων όπου και καθορίζονται νέες χρήσεις γης για την περιοχή, με χαρακτηριστικά περισσότερο επιχειρησιακό παρά οικιστικό, ενώ για το μέλλον προβλέπεται η δημιουργία ενός ακόμα σημαντικού πόλου έλξης οικονομικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή μέσω της ανάπτυξης του λιμανιού του Λαυρίου. Η ΝΑ. Αττική λοιπόν αποκτά στρατηγική σημασία, ως ένας μελλοντικός χώρος επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, νέων τεχνολογιών και επικοινωνιών, αλλά και εμπορίου, μεταφορών, ψυχαγωγίας, εκπαίδευσης και διοίκησης, ενώ ταυτόχρονα δέχεται και έντονες οικιστικές πιέσεις, κυρίως λόγω της υποβαθμισμένης ποιότητας ζωής στην πρωτεύουσα.

Άμεσο αποτέλεσμα αυτού του νέου ρόλου της περιοχής είναι φυσικά και ένα πλήθος εντάξεων στο σχέδιο πόλης: σε 60.000 στρέμματα περίπου υπολογίζονται οι εκτάσεις που οδεύουν προς ένταξη στην Ανατολική Αττική, προμηνύοντας την ανεπιστρεπτή αλλαγή της χωρικής δομής της περιοχής.

Χωροταξική προσέγγιση

Προχωρώντας βαθύτερα στο θέμα των εντάξεων, είναι γνωστό ότι η τακτική των αλλεπάλληλων εντάξεων στο σχέδιο στην περιοχή μας ξεκίνησε ως μία προσπάθεια διευθέτησης των αποτελεσμάτων της αυθαίρετης-άναρχης δόμησης που μαστίζει την περιοχή μέχρι και σήμερα. Με την ένταξη των πυκνοδομημένων αυθαίρετων οικισμών στο σχέδιο πόλης μέσω της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (Ε.Π.Α.) του 1981, διασφαλιζόταν τόσο η κάλυψη των στεγαστικών αναγκών μιας μεγάλης μερίδας πληθυσμού μέσα από τη νομιμοποιητική αυτή διαδικασία, όσο και η κάλυψη των αναγκών για κάποιες κοινωφελείς υποδομές (ύδρευση, ηλεκτρικό ρεύμα, κτλ.). Ταυτόχρονα, με τις εντάξεις δόθηκε μια επιπλέον ώθηση στον ήδη ακμάζοντα λόγω των κατατμήσεων και των αυθαίρετων κατασκευών τομέα της εκμετάλλευσης ακινήτων, όπως και στον οικοδομικό τομέα της περιοχής. Φυσικά εκτός αυτών, οι τότε εντάξεις είχαν και ως στόχο την προσέλκυση ψηφοφόρων για τους εκάστοτε κυβερνητικούς και δημοτικούς παράγοντες και γι' αυτό χρησιμοποιούνταν ως σύνθετες προεκλογικό δέλεαρ. Το κέρδος λοιπόν από τις εντάξεις ήταν τόσο κοινωνικό και οικονομικό, όσο και πολιτικό.

1. Ο(ργανισμός) Ρ(υθμιστικού) Σ(χεδίου) Α(θήνας), 1997.

Το κόστος ωστόσο ήταν κυρίως περιβαλλοντικό. Είναι γεγονός ότι οι νέες γειτονιές που προέκυπταν μετά την ένταξη, επειδή ήταν ήδη από προγενέστερες διαδικασίες οικοπεδοποιημένες, πολλές φορές καταπατούσαν ζώνες γεωργικής ή δασικής γης, πλήττοντας έτσι το φυσικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής. Επιπλέον, η ύπαρξη σημαντικού αριθμού κτισμάτων σε συνδυασμό με την κατακερματισμένη ιδιοκτησία της γης είχαν ως συνέπεια πολύ σοβαρές δεσμεύσεις όσον αφορά την ποιότητα του ρυμοτομικού σχεδίου. Η ήδη παγιωμένη κατάσταση δεν άφηνε περιθώρια για κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, με αποτέλεσμα την παραγωγή υποβαθμισμένου αστικού χώρου².

Σήμερα, από την άλλη, οι συνθήκες κάτω από τις οποίες πραγματοποιούνται οι εντάξεις είναι αρκετά διαφορετικές. Ο ουσιαστικός λόγος για τον οποίο γίνονται οι επεκτάσεις των οικισμών της περιοχής δεν είναι τόσο για την κάλυψη στεγαστικών αναγκών όσο για τη φιλοξενία δραστηριοτήτων δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα, που φιλοδοξούν να μετατρέψουν τον παραδοσιακά αγροτικό χώρο των Μεσογείων σε έναν καθαρά αστικό χώρο, μια προέκταση του θηριώδους Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας.

Το όφελος βέβαια και σήμερα, όπως στο παρελθόν, είναι το ίδιο τόσο για τους πολίτες όσο και για τους κυβερνώντες. Μόνο που τώρα με την τεράστια κλίμακα των επεκτάσεων τα οφέλη είναι πολλαπλάσια, ενώ πλέον στο 'παιχνίδι' εισέρχεται και το μεγάλο κεφάλαιο. Διαπιστώνουμε έτσι ότι διανύουμε μία νέα μεταβατική εποχή, καθώς το συμβατικό πλαίσιο ανάπτυξης της μικρής έγγειας ιδιοκτησίας αρχίζει να συνυπάρχει με το μεγάλο επενδυτικό κεφάλαιο³. Κτηματομεσιτικές εταιρείες, μεγαλοεργολάβοι, μεγάλες επιχειρήσεις κάθε είδους ζητούν το μερίδιό τους από την πίτα. Με την τεράστια αυτή έκταση εντάξεων οι εξελίξεις προχωρούν με ταχύτατους ρυθμούς στον τομέα των ακινήτων, και, σύμφωνα με τα κτηματομεσιτικά γραφεία, θεωρείται ότι βελτιώνεται η εικόνα της κτηματογοράς, οι τιμές των οικοπέδων σταθεροποιούνται ή και μειώνονται, ενώ περιορίζεται και η αυθαίρετη δόμηση.

Από την άλλη όμως, η ταχύτητα των εξελίξεων συνεπάγεται και κάποιες παράπλευρες απώλειες. Είναι ενδεικτικό το παράδειγμα της οργιάζουσας παρόδιας δόμησης κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων όπως η Αττική Οδός, μέσα από συνοπτικές διαδικασίες νομιμοποίησης της δόμησης τοπικά. Θεωρείται επίσης επίφοβο ότι τα μεγάλα συμφέροντα που αρχίζουν να δρουν στην περιοχή θα εκμεταλλευτούν και την κατά κοινή ομολογία ελαστικότητα και αμφισημία των διατάξεων των Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου της περιοχής. Κανείς δεν είναι σίγουρος, π.χ., τι θα απογίνει η Ζώνη περιορισμένης ανάπτυξης του Αεροδρομίου, αν θα

2. Δ. Οικονόμου, 2000, σελ. 52-58.

3. Π. Μ. Δελλαδέτσιμας, 2004, σελ. 56.

δομηθεί και σε τι βαθμό, κατά πόσο το Αττικό πάρκο θα είναι όντως Πάρκο κτλ. Εν τέλει δεν είναι σίγουρο πόσος ελεύθερος, αδόμητος, κοινόχρηστος φυσικός χώρος θα απομείνει στη ΝΑ. Αττική, ούτε και τι ποιότητα θα έχει ο δομημένος χώρος, καθώς η γαιοπρόσδοδος αποτελεί έναν ανεξέλεγκτο καταλύτη.

Το ερώτημα που τίθεται βέβαια εδώ, αφορά φυσικά την αναγκαιότητα των πραγματοποιούμενων εντάξεων. Υπάρχει κάτι πέρα από ένα παιχνίδι σκοπιμοτήτων; Παρότι οι Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, σύμφωνα με τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, θεσπίστηκαν με σκοπό την προστασία του περιαστικού χώρου, την ελάττωση της έκτασης των εντάξεων και τη διατήρηση του αγροτικού χαρακτήρα της πεδιάδας των Μεσογείων, όλα αυτά ακούγονται τουλάχιστον γλαφυρά σήμερα, αφού στην πράξη οι ΖΟΕ ακολούθησαν τον αντίθετο θα έλεγε κανείς δρόμο. Είναι προφανές λοιπόν ότι οι οικονομικές και πολιτικές σκοπιμότητες είναι αυτές που ώθησαν το χωροταξικό σχεδιασμό προς αυτή την κατεύθυνση. Το σύνηθες κίνητρο για τις εντάξεις είναι δηλαδή η υπεραξία της γης για τους ιδιοκτήτες και το πολιτικό όφελος για τους δημοτικούς άρχοντες, αφού στις περισσότερες περιπτώσεις δεν υπάρχει καμία κοινωνική ή ευρύτερη ανάγκη για την ένταξη μιας περιοχής στο Σχέδιο.

Μακροπρόθεσμα, όμως, το κόστος που συνεπάγεται για τους ΟΤΑ κάθε νέα οικιστική επέκταση είναι τεράστιο. Η εποίκηση κάθε περιοχής δεν είναι σίγουρο ότι είναι μακροπρόθεσμα οικονομικά βιώσιμη για τους μικρούς σχετικά Δήμους της ΝΑ. Αττικής. Τεχνικές και κοινωφελείς υποδομές και άλλες εγκαταστάσεις που απαιτούνται για την ομαλή λειτουργία των νέων περιοχών, καθώς και η συντήρηση αυτών, είναι έξοδα δυσβάσταχτα για Δήμους που ακόμα και εντός του παλαιού οικισμού τους δε διαθέτουν στοιχειώδεις υποδομές. Επιπλέον, κάθε 'αναίτια' επέκταση συμβάλλει σε ένα γενικό φαινόμενο σπατάλης ενός μη ανανεώσιμου πόρου, δηλαδή της γης. Με τον τρόπο μάλιστα που λαμβάνονται οι αποφάσεις περί εντάξεων, καθώς οι απόψεις της επιστημονικής κοινότητας μένουν ανεφάρμοστες και θεσμοθετημένες μόνο θεωρητικά, υπάρχει ο κίνδυνος η ακατάσχετη –με το νόμο– πολεοδόμηση να οδηγήσει σε μια εικόνα αντίστοιχη της άναρχης αυθαίρετης δόμησης του παρελθόντος. Ήδη έχει αρχίσει να δημιουργείται το λεγόμενο *αστικο-αγροτικό συνεχές*, δηλαδή παρατηρείται το φαινόμενο ο αστικός ιστός να μη διακόπτεται από απολεοδόμητες φυσικές εκτάσεις κατά τη μετάβαση από μία οικιστική ενότητα σε μία άλλη, κ.ο.κ., δίνοντας την εικόνα ενός ενιαίου αστικού τοπίου σε όλη την Αττική. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η εικόνα της λεωφόρου Σπάτων ανάμεσα στην Αγία Παρασκευή και τα Σπάτα, όπως και της λεωφόρου Λαυρίου ανάμεσα στα Γλυκά Νερά και την Παιανία (εικ. 1). Κάτι τέτοιο σημαίνει ένα πλήγμα όχι μόνο στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής, αλλά και στην ίδια την ανθρώπινη ψυχосύνθεση, καθώς ο αγρός μετατρέπεται σε τσιμέντο.

Προσέγγιση σε επίπεδο οικισμών

Με δεδομένη όμως την εκ των άνω επιβαλλόμενη αναπτυξιακή πορεία της ΝΑ Αττικής, δημιουργείται ένας προβληματισμός και σε μία μικρότερη κλίμακα, δηλαδή ως προς τη χωροθέτηση των υπό ένταξη περιοχών όσον αφορά τους υπάρχοντες οικισμούς. Ήδη με μια πρώτη ματιά στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των Δήμων της περιοχής διαπιστώνει κανείς πόσο η μελλοντική εικόνα των οικισμών αυτών θυμίζει περισσότερο ένα τυχαίο κολλάζ χρήσεων γης, παρά ένα συνεκτικό οικιστικό ιστό.

Οι *χρήσεις γης* κατανέμονται στο χώρο πλήρως διαχωρισμένες, παρ' ότι η πολεοδομική εμπειρία του 20ού αιώνα έχει δείξει την αποτυχία αυτού του για τις μέρες μας παρωχημένου μοντέλου σχεδιασμού, το οποίο στην υπερβολή του λειτούργησε –και συνεχίζει να λειτουργεί (βλ. γαλλικά προάστια)– ως αναπαραγωγικός μηχανισμός ανακατανομής της οικονομικής ανισότητας και της κοινωνικής αδικίας⁴. Είναι φανερό όμως ότι η πολυλειτουργικότητα ως κοινωνικά προτιμότερο πολεοδομικό εργαλείο προσκρούει στα συμφέροντα των μεγάλων επιχειρήσεων που χωροθετούνται σε περιοχές χρήσης Πολεοδομικού Κέντρου, Επιχειρηματικού Πάρκου κ.ά. Άλλωστε, σύμφωνα με τους κανόνες του μάρκετινγκ η γεωγραφική συγκέντρωση των εμπορικών μονάδων και γενικά χώρων ομοειδών λειτουργιών είναι μία από τις απαραίτητες αρχές που απαιτούνται για την αύξηση της αποδοτικότητάς τους, και άρα για την αύξηση των κερδών τους. Η χωροθέτηση δηλαδή των δραστηριοτήτων και των χρήσεων γης –που αφορούν άμεσα το χωρικό σχεδιασμό– έχουν πάντα να κάνουν με το θέμα της γαιοπροσόδου.

Αν όμως στην περίπτωση των εμπορικών-διοικητικών δραστηριοτήτων η επιλογή του χώρου εγκατάστασής τους γίνεται με περισσή προσοχή, έτσι ώστε να προσφέρουν τη μέγιστη ευκολία πρόσβασης-προσπέλασης κοινού και μετακίνησης του κεφαλαίου (πχ. γειτνίαση με υπερτοπικούς οδικούς άξονες, όπως η Αττική Οδός), στην περίπτωση των μη εμπορικών λειτουργιών συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο.

Ενδεικτικό είναι το παράδειγμα της τοποθέτησης χρήσης κατοικίας στην περιοχή Λάκιζα-Προκαλήσι (Π.Ε. 6-7) του Δήμου Σπάτων. Πρόκειται για τμήμα της ανατολικής εκτός σχεδίου κτηματικής περιφέρειας του Δήμου Σπάτων του οποίου η πολεοδομική πρόταση ένταξης σήμερα βρίσκεται στη φάση των ενστάσεων επί του ρυμοτομικού (Ανάρτηση Απριλίου 2006).

Μελετώντας το χάρτη της ανάρτησης (εικ. 2), εύκολα γίνονται αντιληπτά κάποια βασικά μειονεκτήματα της επιλογής χωροθέτησης μιας 'ευαίσθητης' χρήσης όπως η κατοικία στη συγκεκριμένη περιοχή. Συνοπτικά παρατηρούμε τα εξής:

4. Καρύδης, 1991, σελ. 239.

- Την περιοχή διατρέχουν τρεις μεγάλοι οδικοί άξονες, η Σπάτων-Πικερμίου, η Κιάφας και η Σπάτων-Λούτσας. Οι λεωφόροι αυτές δε συνεισφέρουν παρά σε ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση για τους μελλοντικούς κατοίκους της περιοχής, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν διασπαστικούς παράγοντες για τη συνοχή της νέας γειτονιάς καθώς την τετραμερίζουν. Επιπλέον, προωθείται η χρήση ΙΧ. αυτοκινήτου, αφού οι παραπάνω οδικοί άξονες αποτελούν εμπόδια για τη διέλευση των πεζών.

- Η οριοθέτηση του δυτικού άκρου της περιοχής από την Περιφερειακή οδό Σπάτων, αποτελεί ένα δύσκολο προσπελάσιμο 'τείχος' που απομονώνει το νέο οικισμό από τον παλιό και άρα δεν ευνοεί τη χρήση κατοικίας.

- Η άμεση γειννίαση με υπερτοπικής χρήσης εγκαταστάσεις όπως το Τεχνολογικό πάρκο ανατολικά και το Επιχειρηματικό πάρκο βόρεια, περιοχές με άγνωστου μεγέθους και είδους εκμετάλλευση, σίγουρα δεν αποτελούν εγγύηση για μια περιοχική κατοικίας, σε θέματα όχλησης.

Είναι λοιπόν προφανές, πόσο ακατάλληλη είναι η περιοχή αυτή για χρήση κατοικίας. Μήπως οι τόσοι οδικοί άξονες που τη διατρέχουν θα ευνοούσαν τη χρήση της ως επιχειρηματικό πάρκο; Είναι δυνατόν να μην υπάρχουν ευνοϊκότερες περιοχές για χρήση κατοικίας μέσα στην εκτενέστατη κτηματική περιφέρεια του Δήμου; Όποιοι κι αν είναι οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτό τον σχεδιασμό, είτε πρόκειται για κάποιου είδους συμφέροντα, είτε για άγνοια, είτε γι' αδιαφορία και επιπολαιότητα, η ουσία είναι ότι τα αποτελέσματα θα είναι δύσκολα αναστρέψιμα.

Άλλος ένας προβληματισμός δημιουργείται και στο επίπεδο της επιρροής των χωρικών αλλαγών πάνω στην *τοπική κοινωνία* κάθε περιοχής. Οι μεγάλης κλίμακας εντάξεις με τις νέες υπερτοπικού χαρακτήρα χρήσεις τους σίγουρα θα προσδώσουν στο μέλλον έναν πιο καταναλωτικό χαρακτήρα στις μέχρι σήμερα αρκετά παραδοσιακές κοινωνίες της περιοχής. Επιπλέον, η προσέλκυση κάθε είδους δραστηριοτήτων μέσα από τις εντάξεις οπωσδήποτε αποτελεί παράγοντα προβολής και «διαφήμισης» της κάθε πόλης⁵, με αποτέλεσμα και την αύξηση των οικιστικών πιέσεων προς την περιοχή και άρα την αλλαγή της μέχρι πρόσφατα σχεδόν αμε-

5. Η νέα στρατηγική των σύγχρονων πόλεων, προκειμένου να κερδίσουν αναγνώριση και συγκριτικό πλεονέκτημα στα πλαίσια της διεθνούς ανταγωνιστικότητας, είναι η προσέλκυση καταναλωτικών δραστηριοτήτων που βασίζονται κυρίως στην ψυχαγωγία, τη διασκέδαση, τον τουρισμό, τα σπορ, αλλά και στον πολιτισμό και το περιβάλλον του κάθε τόπου. Το καταναλωτικό αυτό μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης προϋποθέτει στρατηγικές αντίστοιχες των επιχειρηματικών κέντρων, και συνεπώς ευνοείται από «αναπτυξιακές συνταγές» όπως είναι τα αθλητικά κέντρα, μεγάλα εμπορικά κέντρα, μουσεία διεθνούς εμβέλειας και οι μεγάλες διοργανώσεις, που καταφέρνουν να συνδέουν την τουριστική ανάπτυξη με την προώθηση (marketing) της ίδιας της πόλης (Ε. Λαϊνά, 2003, σελ. 60).

τάβλητης πληθυσμιακής σύστασης των Δήμων. Η αλλαγή αυτή δε θα αποτελούσε αθέμιτη επίπτωση αν δεν πραγματοποιούνταν με τόσο γρήγορους ρυθμούς ώστε να μη δίνεται η ευκαιρία στην κοινωνία να αναπροσαρμόζεται σταδιακά στα νέα δεδομένα και να μεταλλάσσει τη δομή της και το περιεχόμενό της (ποιότητα) ανάλογα με τις νέες ανάγκες. Είναι επίφοβο ότι οι ταχύτατοι αναπτυξιακοί ρυθμοί θα διαβάλουν τον τοπικό πολιτισμό και θα χαθεί η ιδιαίτερη φυσιογνωμία που χαρακτηρίζει από το παρελθόν το σύνολο των περιοχών της ΝΑ. Αττικής. Κινδυνεύει έτσι να θιχτεί όχι μόνο η κοινωνική συνοχή των τοπικών κοινωνιών, αλλά και η ποιότητα ζωής στις περιοχές αυτές. Είναι όμως κάτι τέτοιο θεμιτό; Όπως και να έχει, είναι το τίμημα για μια άνευ προηγουμένου οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.

Αστικός σχεδιασμός

Σε μια τρίτη κλίμακα προσέγγισης τώρα, προχωρώντας πέρα από τα Γ.Π.Σ. θα διαπιστώσουμε άλλη μία «σκοτεινή» πλευρά των ενταξιακών διαδικασιών, δηλαδή εκείνη του αστικού σχεδιασμού των υπό πολεοδόμηση περιοχών. Ακόμα και σε αυτό το τμήμα των εντάξεων υπάρχουν πλήθος μεμπτών σημείων.

Στην Ελλάδα, γενικά, ο σχεδιασμός των επεκτάσεων των πόλεων, που εκφράστηκε ως Ένταξη στο Σχέδιο Πόλης, δεν έχει παραγάγει ιδιαίτερες νέες ιδέες πολεοδόμησης προσαρμοσμένες στα ελληνικά δεδομένα, τουλάχιστον στην πράξη. Τα σχέδια που έχουν εφαρμοστεί στο παρελθόν και συνεχίζουν να εφαρμόζονται, δεν αποτελούν παρά κακέκτυπα ξένων επιρροών και στη μεγάλη πλειοψηφία τους έχουν ως αποτέλεσμα την πλήρη αστοχία των πολεοδομήσεων.

Συνοπτικά, ο τρόπος σχεδιασμού των νέων ρυμοτομικών σχεδίων των επεκτάσεων στον ελληνικό χώρο επί το πλείστον χαρακτηρίζεται από⁶:

- Έλλειψη προσαρμογής στα φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής. Το μπάζωμα ρεμάτων, η καταπάτηση δασικών εκτάσεων, το ασύμπτωτο των υψομετρικών καμπύλων με τη χάραξη των δρόμων, είναι ορισμένες μόνο από τις πρακτικές πολεοδόμησης.

- Τυχαία τοποθέτηση κοινοχρήστων χώρων.
- Δαιδαλώδες και αντιλειτουργικό οδικό δίκτυο.
- Φορμαλισμός στα πρότυπα συνήθως των κηπουπόλεων ή της αγγλικής κηποτεχνίας, και άλλα πολλά.

Με βάση τις παραπάνω διαπιστώσεις για την ελληνική πολεοδομική εμπειρία, θα πραγματοποιηθεί –και πάλι ενδεικτικά– η κριτική ανάγνωση του προτεινόμενου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής Λάκιζα-Προκαλήσι του Δήμου Σπάτων, ως

6. Αθ. Αραβαντινός, 1999, σελ. 166.

παράδειγμα –και μάλιστα ιδιαίτερα επίκαιρο– της λογικής που ακολουθούν τα ρυμοτομικά των σύγχρονων εντάξεων στην περιοχή μας (εικ. 3).

Συνοπτικά, παρατηρούμε λοιπόν τα εξής:

- Πολλά Οικοδομικά Τετράγωνα έχουν τεράστιο μέγεθος πλευρών, της τάξεως των 200 και 250 μέτρων. Με αυτόν τον τρόπο προωθείται η χρήση του αυτοκινήτου ακόμα και σε επίπεδο γειτονιάς, με ό,τι μπορεί να σημαίνει αυτό τόσο για την εξέλιξη των ανθρώπινων σχέσεων στη γειτονιά όσο και για το φυσικό περιβάλλον. Γενικά δηλαδή υπάρχει μία αίσθηση ότι το σχέδιο είναι *εκτός ανθρώπινης κλίμακας*.

- Η *χάραξη του οδικού δικτύου* δεν ακολουθεί τη λογική του προϋπάρχοντος οδικού δικτύου, το οποίο είχε αναφορά στην ακτινική διάταξη του παλιού οικισμού και τον έδενε με αυτόν. Αντίθετα, ακολουθείται η παραλληλία με τον άξονα της περιφερειακής οδού, διαχωρίζοντας έτσι παρά ενοποιώντας τη νέα γειτονιά με τις παλιές του οικισμού. Επίσης, αναίτια και μορφοκρατική φαίνεται και η χάραξη των οδών σε μορφή καμπυλοειδή.

- Φαίνεται υπερβολική η εμμονή στη χρήση των *κοινόχρηστων χώρων* ως βοηθητικών στοιχείων διευθέτησης της κυκλοφορίας στις οδικές διασταυρώσεις (μικρές κυκλικές «φορμαλιστικές ψευδοπλατείες»⁷). Οι χώροι αυτοί κινδυνεύουν να μείνουν κενοί ή στην καλύτερη περίπτωση διακοσμητικοί. Είναι προτιμότερο χώροι μεγάλης συγκέντρωσης, όπως είναι οι πλατείες, να περιβάλλονται τουλάχιστον από οδούς ήπιας κυκλοφορίας ή πεζοδρόμους. Οι υπαίθριοι χώροι δε θα έπρεπε να σπαταλιούνται έτσι άσκοπα.

Επίσης, οι πεζοδρόμοι δεν ολοκληρώνονται σε δίκτυο πεζοδρόμων. Αντί να περιορίζονται στην περίμετρο των κοινωφελών χώρων (σχολεία και χώροι άθλησης) θα μπορούσαν να συνδέουν τους χώρους αυτούς με τους χώρους κατοικίας, διασφαλίζοντας τόσο την ασφαλή κίνηση των χρηστών όσο και την ήπια μετάβαση από τους ιδιωτικούς χώρους των κατοικιών στους επί μέρους κοινόχρηστους και εν συνεχεία δημόσιους χώρους. Η συνέχεια των ανοικτών χώρων αποτελεί άλλωστε προϋπόθεση ανάπτυξης κοινοτικής ζωής⁸.

- Όσο για τα φυσικά στοιχεία, το *ρέμα*, παρά την προσπάθεια ανάδειξής του με γραμμικές ζώνες πρασίνου κατά μήκος της κοίτης του, στην πραγματικότητα παραμένει ένα απομονωμένο φυσικό στοιχείο, με μεγάλες προοπτικές υποβάθμισης. Κι αυτό γιατί οι δρόμοι που τοποθετούνται εκατέρωθεν της κοίτης του δε βοηθούν στην ένταξη αυτού του χώρου πρασίνου στον ιστό της περιοχής.

Επιπλέον, δε λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξη εκτενούς ελαιώνα σε τμήμα της περιοχής, όπου και θα μπορούσαν να χωροθετηθούν κοινόχρηστοι χώροι, αντί δομημένων οικοδομικών τετραγώνων.

7. Ι. Δεσποτόπουλος, 1997, σελ. 115.

8. Αθ. Αραβαντινός, Π. Κοσμάκη, 1988, σελ. 80-84.

• Τέλος, δε γίνεται καμία προσπάθεια για χρήση εναλλακτικών τακτικών πολεοδόμησης, έστω και τοπικά, όπως ο αναδασμός, οι εσωτερικές οικοδομικές γραμμές, καθώς και άλλες επεμβάσεις εντός των τετραγώνων. Γενικά διαπιστώνεται ότι λείπει μια πιο μικρή κλίμακα επεξεργασίας του χώρου, μια πιο λεπτομερής προσέγγιση σε όλον το σχεδιασμό.

Θα λέγαμε, συμπεραίνοντας, ότι τα σχέδια που κατατίθενται διακρίνονται από έντονο φορμαλισμό, μάλλον με σκοπό τον εντυπωσιασμό των απλών δημοτών και δημοτικών αρχόντων, παρά από συνειδητή προσπάθεια ένταξης των νέων γειτονιών στο υπάρχον φυσικό και δομημένο περιβάλλον. Κύριο μέλημα είναι η ταχύτερη δυνατή περάτωση των διαδικασιών ένταξης, ανεξαρτήτως της ποιότητας του αποτελέσματος.

Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας, γίνεται αντιληπτό ότι το ζήτημα των εντάξεων πέρα από θέμα του χρηματικού κέρδους από την εκμετάλλευση της κάθε ιδιοκτησίας, αφορά και την ίδια την ποιότητα ζωής στην περιοχής μας. Ανάπτυξη χωρίς μέτρο και χωρίς ασφαλιστικές δικλίδες δεν είναι συμφέρουσα και για το μέλλον της περιοχής.

Η περιοχή των Μεσογείων αλλά και της ευρύτερης ΝΑ. Αττικής είναι ένας τόπος με το δικό του ιδιαίτερο χαρακτήρα και πολιτισμό, κάτι που φάνηκε έντονα και μέσα από τις εισηγήσεις που έχουν γίνει αυτό το τετραήμερο. Θα πρέπει λοιπόν να σταματήσει η αντιμετώπιση της γης αυτής μόνο ως λανθάνοντος υλικού δυναμικού, δηλαδή χώρου εν δυνάμει δομήσιμου και εκμεταλλεύσιμου, και να αντιμετωπιστεί ως χώρος προς προστασία και ανάδειξη, μέσα στον κυκλώνα των αλλαγών που συμβαίνουν σήμερα στην ΝΑ. Αττική. Πρόκειται για ένα θέμα ιδεολογικό που αφορά και το σύνολο του ελληνικού χώρου, αλλά που αποτελεί και ζήτημα πολιτικής βούλησης, αφού με την κατάλληλη νομική θέσπιση μπορεί να γίνει πραγματικότητα.

Δυστυχώς δεν υπάρχει κανένας θεσμός που να θίγει θέματα όπως:

Πώς λαμβάνονται οι αποφάσεις για τον τρόπο επέκτασης των οικισμών και την επιλογή και χωροθέτηση των χρήσεων γης, ειδικά για περιπτώσεις όπως οι τροποποιήσεις Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων που ορίζουν ουσιαστικά το μέλλον της περιοχής;

Ποιοι και με τι προσόντα ελέγχουν τις προτάσεις ρυμοτομικών σχεδίων για τις υπό ένταξη περιοχές πριν πάρουν την τελική τους μορφή;

Πώς διασφαλίζεται η φερεγγυότητα των μελετητικών γραφείων και η ποιότητα της δουλειάς τους;

Σε μια περιοχή όπως η δική μας, με τέτοιο τεράστιο πλήθος εντάξεων, θα έπρεπε ο κάθε Δήμος να διαθέτει κατάλληλα στελεχωμένες υπηρεσίες, με προσωπικό κατάλληλο να παρακολουθεί τις διαδικασίες, να προτείνει και να συμβουλεύει. Η σύσταση των υπηρεσιών αυτών σήμερα δεν επιτρέπει όμως τέτοιες ενέργειες. Κι αν

αυτή η δυνατότητα δε δίνεται από την πολιτεία, οι δημοτικοί άρχοντες θα όφειλαν με δική τους πρωτοβουλία να συνιστούν επιτροπές από καταρτισμένους επαγγελματίες (πολεοδόμους, αρχιτέκτονες, τεχνικούς), στις οποίες να αποτείνονται πριν από κάθε ενταξιακή διαδικασία. Οι αρχές θα πρέπει να ενθαρρύνουν και όχι να αποθαρρύνουν τις συμμετοχικές διαδικασίες. Όμως, ακόμα και όταν συγκαλούν συμβουλευτικά τους μηχανικούς της περιοχής για να κρίνουν νέες προτάσεις πολεοδόμησης ή τροποποιήσεις Γ.Π.Σ., αυτό γίνεται επιδειρμικά και κατ' επίφαση μόνο.

Κι όμως οι Δήμοι έχουν αρκετή δύναμη στα χέρια τους. Λείπει όμως σε μεγάλο βαθμό η ειλικρινής και κυρίως ανιδιοτελής βούληση. Μόνο και μόνο με την κατάλληλη αναπτυξιακή τακτική από μέρους των δημοτικών αρχών του κάθε τόπου, πολλές αρνητικές εξελίξεις θα μπορούσαν να έχουν αποτραπεί, ενώ θα μπορούσε να επιτευχθεί και το ζητούμενο τελικά, δηλαδή ο συγκερασμός της οικονομικής ανάπτυξης με την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπικού πολιτισμού, του οικονομικού κέρδους με μια καλή ποιότητα ζωής, τελικά των συμφερόντων της σημερινής γενιάς με αυτά των μελλοντικών γενεών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αττάριτ Βίλλυ, Πολύζος Ιωάννης, 2004, «Η ιδιωτική «πολεοδόμηση» καθοριστική στην επέκταση του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας», περιοδικό *Γεωγραφίες*, τεύχος 7, αφιέρωμα «Αθήνα 2004. Στα μονοπάτια της παγκοσμιοποίησης», Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα.
- Αραβαντινός Αθανάσιος, 1997, *Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- Βαΐου Ντίνα, Μαντουβάλου Μαρία, Μαυρίδου Μαρία, 2000, *Η μεταπολεμική ελληνική πολεοδομία μεταξύ θεωρίας και συγκυρίας*, Τεύχος σημειώσεων του μαθήματος Ιστορία και Θεωρία 8, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα.
- Γεράρδη Κλειτώ, 1996, «Στρατηγικός σχεδιασμός της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας για μια βιώσιμη ανάπτυξη», *Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου Αθήνα-Αττική. Στρατηγικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη. 22-24 Μαΐου 1996*, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Αθήνα.
- Γετίμης Παναγιώτης, 1989, *Οικιστική πολιτική στην Ελλάδα, Τα όρια της μεταρρύθμισης*, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα.
- Δελλαδέτσιμας Παύλος Μαρίνος, 2004, «Η τρέχουσα δυναμική της ανάπτυξη της Αθήνας: συμβατικό-νέο πρότυπο και έργα υποδομής», περιοδικό *Γεωγραφίες*, τεύχος 7, αφιέρωμα «Αθήνα 2004. Στα μονοπάτια της παγκοσμιοποίησης», Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα.
- Δεσποτόπουλος Ι., 1997, *Η ιδεολογική δομή των πόλεων*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα.
- Κοσμάκη Π., Λουκόπουλος Δ. (επιμ.), 1982, «Ο ιστός της πόλης. Θεωρίες και εφαρμογές», *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 16, Αθήνα.

Λαϊνά Έλενα, 2003, «Ολυμπιακές πόλεις: Συγκριτική ανάλυση στη διοργάνωση “mega-events”», περιοδικό *Αρχιτέκτονες*, αφιέρωμα «Αθήνα: ±2004», τεύχος 39 (Μάιος/Ιούνιος), περίοδος Β, ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Αθήνα.

Οικονομική ανάπτυξη και χωροταξικός σχεδιασμός πεδιάδας Μεσογείων 1995-2020: χωρικές ρυθμίσεις περιοχής Αεροδρομίου Έλευθέριος Βενιζέλος /4η φάση: Οριστική πρόταση χωροταξικής οργάνωσης της περιοχής αμέσου επιρροής αεροδρομίου (Π.Α.Ε.Α.), 1997, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Αθήνα.

Οικονόμου Δημήτρης, 2000, «Η περιβαλλοντική διάσταση της πολεοδομικής πολιτικής στη μεταπολεμική Ελλάδα», από το βιβλίο *Η βιώσιμη πόλη*, Επιμέλεια Μιχάλης Μοδινός, Ηλίας Ευθυμίου, Εκδόσεις Στοχαστής, Αθήνα.

Πολυχρονόπουλος Δημήτρης, Σεργιάς Κων/νος, 1997, «Πολεοδομικοί μετασχηματισμοί και αλλοιώσεις του φυσικού χώρου από το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας», περιοδικό *Αρχιτέκτονες*, αφιέρωμα «Σπάτα: Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, 1ο», τεύχος 26 (Μάρτιος/Απρίλιος), περίοδος Β, ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Αθήνα.

SUMMARY

The issue of integrating new areas in the existing city plan of towns always had a great impact in the social, economical and political life of our country. Investing in land has been –and still is– the most common way of easy profit in Greece and that is why many negotiations take place between government, local authorities and other private factors when it comes to expanding the urban tissue of a city.

In this essay, at first we will show how this public ‘real estate’ treatment of urban planning affects the heart of SE Attica, the area of Mesogeia. Mesogeia is a region that during the last twenty years has converted from a semi-rural to a semi-urban character. Due mainly to the installation of the new International Airport of Athens in the region, and the subsequent construction of great road and rail infrastructures, Mesogeia has gained a new strategic role in Attica, and many economic pressures are forced in the area. Unfortunately, the lack of a rigid Master Plan brings an uncontrollable and unpredictable rapid growth for the area.

In relation to these statements a critical approach will be held towards a recent proposal of urban planning in the region of Lakiza-Prokalisi, in the small town of Spata in East Attica. This case will be examined from three urban planning aspects: from a more general point of view, from the land uses point of view and from the smaller scale of planning point of view.

As a conclusion of the essay, a proposal will be made for a more participatory kind of administration in a local level, so as to save the area of Mesogeia from the impact of non-strategic planning.



Εικ. 1. Αστικοαγροτικό συνεχές.



Εικ. 2



Εικ. 3



Εικ. 4

